

горь; здѣсь же, въ Гаммерфестѣ, термометръ показываетъ + 20° Р. въ тѣни.

Почта отходитъ отсюда только одинъ разъ въ недѣлю, а телеграфъ кончается въ Тромс-э, куда депеши отсюда отсылаются по почтѣ; поэтому я объ уходѣ отсюда не могу послать донесенія, даже по телеграфу, раньше будущей недѣли, т. е. когда мы уже будемъ въ Архангельскѣ, куда я надѣюсь придти въ назначенному сроку.

Въ Бергенѣ принято было на ввѣренный мнѣ корветъ 125 тоннъ угля, а на пути отъ Бергена сюда сожжено 144 тонна; здѣсь будетъ принято то самое количество, которое было заказано по телеграфу, а именно на «Варягъ» 125 тоннъ, на «Жемчугъ» 100 тоннъ и шкуну «Севстанъ» 25 тоннъ, а всего 250 тоннъ.

На корветѣ все обстоитъ благополучно, больныхъ 3 человѣка.

Письма лейтенанта Старицаго.

Апрѣль 4/16 1870 г. Жакодаге, клиперъ «Всадникъ».

Февраль мѣсяцъ и большую часть марта клиперъ простоялъ въ Юкагамѣ; развооруженный почти совсѣмъ въ январѣ для осмотра и исправленія рангоута, передѣлки угольныхъ ямъ и исправленія машины, клиперъ мало по малу поднималъ опять реи, выстрѣлилъ стеньги съ брамъ-стеньгами, вытянулъ ванты, вытировался, выкрасился—словомъ, принялъ свою обыкновенную осанку и по прежнему сталъ красоваться на рейдѣ своимъ изящнымъ корпусомъ и далеко закинутымъ назадъ рангоутомъ крейсера-ходака. Неизмѣнные сосѣди клипера, знакомые уже вамъ, англійскій корветъ *Pearl* и америванскій 300-футов. транспортъ *Idaho* (модель нашего фрегата «Генераль-Адмираль», но уже безъ 17 узловъ хода, навсегда потерянныхъ въ тайфунѣ съ 19 на 20 августа близъ Юкагамы), попрежнему стояли все

время рядомъ съ нами; прочія же военныя суда мало по малу покинули насъ и смѣнились новыми: французскій корветъ, старикъ и уродъ, *Dupleix* (тотъ самый, что въ 1868 году, подобно англійскому корвету *Rattler*, тоже ходилъ отыскивать русскіе посты на Ессо, но, за встрѣченнымъ мелководіемъ въ проливѣ между этимъ островомъ и ос. Кунаширомъ, не дошелъ даже и до сѣвернаго берега Ессо съ этой восточной стороны, а добрался уже до него съ запада, чтобы спасти экипажъ своего злополучнаго товарища), смѣнилъ еще болѣе стараго и страннаго по виду *Lucifer*; англійскій огромный желѣзный транспортъ *Adventure* смѣнилъ грозный фрегатъ *Ocean*, отправившійся въ Гонгъ-Конгъ мѣнять команду; три маленькія канонирскія лодки англійскія: *Grasshopper*, *Dove* и *Havock* побывали въ Юкагамѣ; николаевскій нашъ знакомецъ пароходъ-яхта *Salamis*, подъ флагомъ адмирала Келлета, тоже приходилъ; но всѣ они скоро опять ушли на югъ. Въ началѣ марта пришелъ голландскій корветъ *Marnia*; а за недѣлю до нашего отправления въ Хакодате появился, наконецъ, въ Юкагамѣ, давно зданный 350-футовой американскій фрегатъ или, точнѣе, шлюпъ *Delaware* подъ флагомъ адмирала Роуена. На переходѣ изъ Гонгъ-Конга въ Юкагаму, въ разстояніи полуторы тысячи миль отъ перваго порта, на фрегатѣ этомъ сломался валъ, почему онъ принужденъ былъ воротиться обратно въ Гонгъ-Конгъ, подъ парусами, для исправленія. Какъ всѣ вообще американскія суда, *Delaware* глядитъ очень чисто, но артиллерія его содержится далеко не въ такомъ порядкѣ, какой принять у насъ на флотѣ; свои 24 орудія фрегатъ носитъ всѣ въ батарейной палубѣ; изъ нихъ 4 желѣзныя нарѣзныя, системы Паррота, а остальные 20 гладкія чугунныя, всѣ 8-дюймоваго калибра; станки у всѣхъ желѣзные; ружья системы Ремингтона, очень простой и очень удобной.

На *Delaware* мы встрѣтили старыхъ нашихъ «Асбольдскихъ» пріятелей съ *Colorado* и *Frolic*: лейтенантовъ-комендеровъ Бачелора и Робинсона, и еще доктора Питкина, бывшаго въ числѣ дорогихъ гостей Россіи въ 1867 году въ эскадрѣ Фокса. У всѣхъ ихъ сохранились добрыя воспоминанія о бывшихъ встрѣчахъ ихъ съ русскими; но Питкинъ явилъ намъ въ этомъ

отношеніи нѣчто особенное. По отзывамъ товарищей своихъ, да и потому, что мы сами видѣли, онъ до сихъ поръ съ восторгомъ говорить о приѣмѣ, сдѣланномъ его соотечественникамъ въ Кронштадтѣ, Петербургѣ, Москвѣ и Нижнемъ-Новгородѣ: считаетъ время, проведенное въ гостяхъ у Россіи, лучшимъ временемъ въ жизни своей и чуть не бредитъ Россіею. Въ альбомахъ Питкина сотни русскихъ лицъ; въ каютѣ его много и другихъ воспоминаній о нашей родинѣ, а на самомъ видномъ мѣстѣ ея красуется образъ Божіей Матери, въ золотой оправѣ. Нѣсколько разъ было выражаемо общее сожалѣніе, что лишь всего одну недѣлю «Всаднику» можно было провести вмѣстѣ съ *Delaware*. Чтобы наверстать это горе, офицеры обоихъ судовъ, буквально, ежедневно сходились вмѣстѣ; то они у насъ, то кто-нибудь изъ нашихъ на фрегатѣ. Питкинъ почти всѣ свои свободные часы проводилъ у насъ на клиперѣ; устраивались также частые рандеву на берегу; за день же до ухода клипера, офицеры наши, на прощаніе и въ отвѣтъ радушному гостепрїимству офицеровъ *Idaho* и *Delaware*, устроили обѣдъ-вечеринку на верхней палубѣ подъ тентомъ съ цвѣтами, зеленью и опять фонарями съ скрещенными американскимъ и русскимъ флагами, которые и на этотъ разъ были разобраны при разѣздѣ, такъ что охотникамъ до прїятныхъ воспоминаній изъ нашихъ пришлось заказывать ихъ въ третій разъ. Со стороны американскаго адмирала была оказана въ этотъ вечеръ офицерамъ клипера большая любезность — онъ прислалъ музыку съ фрегата своего, несмотря на то, что въ это же самое время давалъ обѣдъ нашему капитану и командирамъ американскихъ судовъ. Сообщу вамъ еще, что въ день отправленія клипера, когда пары были уже готовы, въ каютѣ-компаніи набралось до пятнадцати человекъ американцевъ съ обоихъ судовъ, несмотря на туманъ и дождь, лившій въ это время. Моряки, впрочемъ, народъ привычный ко всякой непогодѣ; но вотъ вниманіе: дождь этотъ не задержалъ посланника Соединенныхъ Штатовъ г. Делонга, который тоже прїѣхалъ проститься съ клиперомъ и провелъ въ каютѣ-компаніи добрыхъ полчаса. При этомъ онъ опять, кажется, уже въ третій разъ, благодарилъ за сочувствіе и содѣйствіе, оказанное ему клиперомъ при

розыскахъ о живыхъ и мертвыхъ изъ экипажа злополучной *Oneida*. Кстати, капитанъ получилъ по этому дѣлу три письменныя благодарности: первую отъ командира *Idaho* лейтенанта Мулова, пока онъ оставался старшимъ на рейдѣ; вторую—отъ начальника штаба, капитана Рое, когда онъ прибылъ въ Юкагаму на почтовомъ пароходѣ, и третью—бумагу отъ адмирала Роуена, по приходѣ *Delaware*. Въ послѣдней бумагѣ адмиралъ проситъ капитана клипера передать «величайшую благодарность» инженеръ-механику кондуктору Прокофьеву, а равно бывшимъ съ нимъ пяти машинистамъ и коцегарамъ, коихъ онъ при этомъ называетъ поименно, за службу ихъ на *Aroostook* во время тридцатидневныхъ поисковъ его за останками экипажа *Oneida*. Въ этой бумагѣ есть содѣйствія клипера выставленъ какъ еще одно новое звено къ той все болѣе и болѣе утолщающейся золотой цѣпи, которая связываетъ Россію съ Соединенными Штатами Америки. По поводу дѣла *Oneida* я мало могу сообщить новаго. Вы, вѣроятно, получили печатный отчетъ засѣданій юкагамскаго морскаго слѣдственнаго суда, составленный по документамъ самого суда; отчетъ этотъ я вамъ отправилъ черезъ Америку съ первою почтою по его выходѣ, дней черезъ 12 послѣ январскаго письма моего. Кромѣ этого англійскаго суда, былъ еще американскій военно-слѣдственный судъ на *Idaho*, подъ предсѣдательствомъ начальника штаба, собственно надъ военно-морскими чинами, спасшимися съ *Oneida*; этотъ послѣдній судъ былъ закрытъ и потому результаты его неизвѣстны. Въ юкагамскихъ и гонгъ-конгскихъ газетахъ, время съ времени, появлялись статьи о гибели *Oneida*, въ которыхъ указывалось на возможность разногласія въ постановленіяхъ Соединенныхъ Штатовъ съ постановленіями Англійскаго Адмиралтейства насчетъ правилъ расхожденія судовъ при встрѣчахъ ихъ въ узкостяхъ; заявлялось, какъ фактъ, что команда *Oneida* погибла оттого, что на корветѣ этомъ не было готовыхъ ракетъ; раза два раздавался протестъ противъ лишенія капитана *Bombay* его правъ на командованіе судами въ теченіе полугода, а равно допущенія американскаго министра дѣлать вопросы въ судѣ англійскомъ, и т. п. Американцы вообще молчали и только въ послѣднее время нападки на дѣй-

ствія американскаго министра вызвали съ ихъ стороны желчное возраженіе. Очевидно, американцы ждуть отзыва изъ Вашингтона.

По прибытіи въ Юкагаму адмирала Роуена, всѣ спасшіеся офицеры и матросы съ *Oneida* отправились въ С.-Франциско на пароходъ *America*, одномъ изъ тѣхъ 5000-тонныхъ колесныхъ великановъ, на которыхъ совершаются ежемѣсячные рейсы между Юкагамой и С.-Франциско лѣтомъ въ 20—25 дней, а зимою 22—30 дней. Половина Юкагамы, кажется, провожала счастливецъ—до того тѣсно было въ палубахъ парохода отъ наѣхавшихъ гостей; когда же пароходъ отдѣлялся, наконецъ, отъ осаждавшей его массы шлюпокъ и тронулся въ далекій путь, то начались напутствующія ему «ура»! гремѣвшія съ каждаго судна, мимо котораго проходилъ *America*. На долю блипера досталась чуть ли не дюжина этихъ «ура», такъ какъ команда *Oneida*, выстроенная фронтомъ на верхней палубѣ парохода, хотѣла, повидимому, чтобы ея отвѣтное троекратное намъ «ура» съ громкимъ «тайгеръ», оставалось бы послѣ нашего привѣта. Самый корветъ *Oneida* попрежнему стоитъ прямо, на мѣстѣ гибели, подъ водою. Водолазу, прибывшему изъ Гонгъ-Конга, удалось пока только походить по его верхней палубѣ, въ доказательство чего онъ поднималъ съ нея и принесъ съ собою на поверхность саблю и японскій ящикъ; послѣдній, вѣроятно, выплылъ изъ каюты и запутался въ такелажъ; этимъ положительно доказана возможность добраться до корпуса корвета; но можно ли будетъ работать около него съ пользою—это остается еще вопросомъ; тѣмъ неменѣе серьезныя надежды на поднятіе *Oneida* существуютъ у многихъ, и въ этомъ смыслѣ адмиралъ даже сдѣлалъ вызовъ чрезъ газеты желающимъ заняться этимъ подъемомъ, да еще такъ, чтобы судно было выбуksировано на берегъ на столько дѣловое, чтобы его можно было подвергнуть исправленію. Время для распечатанія предложеній назначено на 1-ое мая.

5 (17) апрѣля. Въ послѣдніе дни стоянки нашей въ Юкагамѣ, въ числѣ прочихъ военныхъ судовъ появились на рейдѣ также

и японцы—именно, упомянутые уже мною броненосец *Stonewall*, или *Kyutexx*, и колесный пароходъ *Dumbarton*, или *Чогэ*. Размѣренія *Stonewall*, уже сообщенныя мною, оказываются вѣрными. Дѣйствительно сидитъ онъ въ водѣ около 17 футъ, длина между перпендикулярами 150 футъ, длина тарана 37 футъ, высота ватервейса 5 футъ, такъ что центръ дула орудія, при спокойномъ состояніи судна, будетъ футовъ 8 надъ водою. Отъ ватерлиніи до сѣтобъ будетъ около 10-ти футъ, до вершины башень около 12 фут., до клотика задней мачты (всего двѣ) около 115 футъ. Вооруженъ онъ, какъ я уже упоминалъ, тремя орудіями, именно однимъ 300-фунтовымъ или 10-дюймовымъ орудіемъ Армстронга съ 8-ю развѣтвляющимися нарѣзками—это въ передней башнѣ, и еще двумя 70-фунтовыми или 6-дюймовыми съ 3-мя нарѣзками, тоже развѣтвляющейся системы—въ кормовой башнѣ. Толщина брони, какъ у бортовъ, такъ и у башень только 4 дюйма, толщина тиковой подкладки 17 д. Машинъ 4, каждая въ 150 силъ. Средній ходъ, какъ говорятъ, около 7—8 узловъ. Абордажное оружіе—револьверы Кольта, винтовки Шарпа. Обѣ башни и даже переднее орудіе носятъ на себѣ слѣды прошлогодней борьбы, но слѣды эти, или выбоины очень незначительны. На лѣвомъ шкафутѣ, коимъ *Stonewall* принялъ ударъ *Кайтена*, никакихъ марокъ уже не осталось, такъ что объ этомъ фактѣ пришлось довольствоваться только одними разсказами. Многочисленная команда *Stonewall* и всѣ его офицеры исключительно одни японцы; они охотно все показываютъ, но не говорятъ на европейскихъ языкахъ; глядятъ же вообще до того дѣтьми, что невольно дивишься какъ это попала въ ихъ руки такая серьезная игрушка и какъ они ее не сломали до сихъ поръ? Кромѣ *Stonewall*, у японцевъ, собственно у князя Хиго, есть еще броненосецъ, или по крайней мѣрѣ отчасти бронированное судно, корветъ *Иносимару*; онъ стоитъ теперь въ Нагасаки и потому я его не видалъ. Вооруженъ онъ, какъ говорятъ, восемью нарѣзными орудіями 60 и 24-фунтоваго калибра. Изъ остальныхъ военныхъ судовъ Японіи могу назвать теперь 14-пушеч. корветъ *Баненъ-маро*, 7-пушеч. колесный пароходъ корветъ *Касунъ-маро*, принадлежащій сатцумскому князю, канонирскую лодку

Канга-но-ками, принадлежащую князю Канга, еще другую канонирскую лодку о 7-ми орудіяхъ *Энненъ-маро*, упомянутую уже мною маленькую шкунку *Чіода-маро*, еще корветы *Мусаси-маро* и *Тейдзюцу-маро*. Изъ всѣхъ этихъ судовъ я самъ видѣлъ только *Stonewall* и *Чіодо*; послѣднее издали. Товарищи же мои по клиперу видѣли еще канонирскую лодку *Энненъ-маро*, стоявшую въ Хакодате въ августѣ мѣсяцѣ; что же до остальныхъ перечисленныхъ судовъ, то о существованіи ихъ мнѣ извѣстно либо изъ газетныхъ корреспонденцій съ мѣстъ сраженій прошлагодной междоусобицы, либо по слухамъ изъ разговоровъ съ здѣшними старожилами. (*) Всѣ ли существующія теперь военныя суда перечислены мною, или ихъ еще есть нѣсколько—не знаю. Если кто вздумаетъ пополнить этотъ списокъ, то, для облегченія этого дѣла, перечислю еще извѣстныя имена военныхъ судовъ, погибшихъ въ минувшую войну, именно:

- | | |
|---|--|
| Винтовой фрегатъ <i>Каю-маро</i> . | Токунгавскаго флота, разбился у Яссаси, на ост. Ессо. |
| Колесн. парох.-фрегатъ <i>Кайтенъ</i> (<i>Eagle</i>). | Токунгавскаго флота; сожжены на Хакодатскомъ рейдѣ, гдѣ и теперь еще торчатъ ихъ останки. |
| Клиперъ <i>Ханрио</i> (подаренъ английской королевой). | |
| Клиперъ <i>Тосіо джіо-тако</i> (<i>Don Juan</i>). | Флота сторонниковъ Микадо; взорванъ на хакодатскомъ рейдѣ, гдѣ торчатъ изъ воды его мачты. |
| Канонирская лодка <i>Нибанъ Кайтенъ</i> . | Сожжена у залива Намбу на Японіи; токунгавскаго флота. |
| <i>Синсо-ку-маро</i> | Токунгавскаго флота; разбился у острова Табу-сима. |

Транспортныхъ военныхъ судовъ у японскаго правительства имѣется много, но сколько именно—не знаю, такъ какъ очень трудно сказать гдѣ начинается владѣніе центрального правительства и гдѣ кончается владѣніе удѣльнаго князя. Изъ транс-

(*) Г. Маленда, переводчикъ при русскомъ консульствѣ, много содѣйствовалъ мнѣ въ этомъ, за что я приношу ему мою искреннюю признательность.

портовъ этихъ могу назвать: *Харіо-маро*, *Синпу-маро*, *Хоанъ-маро*, *Босинъ-маро* и еще три, которые я самъ видѣлъ, именно: винтовой транспортъ *Осака*, таковой же транспортъ *Фузіама* и колесный пароходъ *Чоге* или *Dumbarton*. Объ этихъ трехъ я уже упоминалъ въ прошломъ письмѣ; а какъ съ *Чоге* въ послѣднее время нѣсколько болѣе ознакомился въ Юагамѣ, то могу прибавить, что это хорошее желѣзное судно, около 200 футовъ длиною, съ машиною въ 300 силъ, завода *Reppie и С°*. Построенъ онъ въ 1864 г. въ Англіи и принадлежалъ прежде компаніи Дента, которой доставлялъ почту изъ Сингапура въ Гонгъ-Конгъ и Шанхай, подобно тому, какъ это дѣлалъ пароходъ *Mammoth* компан. Джардина. Кстати, воспоминанія о томъ, какъ «Абрекъ» обогналъ этихъ специалистовъ-ходоковъ, и теперь живутъ въ Японіи, а значить, и въ Китаѣ. Пароходомъ *Чоге* командуетъ теперь американецъ Гильзъ, тотъ самый, что былъ пассажиромъ на клиперѣ отъ Саймонстауна до Хакодате. Въ настоящее время *Чоге* находится въ заливѣ Вулбанъ, на Ессо, куда прибылъ съ провизіею изъ Юагамы. По слухамъ, *Чоге* скоро будетъ въ Хакодате для дальнѣйшаго слѣдованія на сѣверъ Ессо и на Сахалинъ, тоже съ провизіею для прошлогоднихъ переселенцевъ. Если это правда, то, значить, увидимся либо здѣсь, либо въ Анивѣ, и тогда можно будетъ ближе познакомиться (*).

Купеческихъ судовъ европейской постройки, паровыхъ и парусныхъ у японцевъ будетъ въ настоящее время около сотни. По крайней мѣрѣ у меня теперь подъ рубою списокъ 123 судовъ, приобретенныхъ ими въ послѣднія девять лѣтъ. Въ списокъ этотъ вошли нѣкоторые изъ названныхъ уже мною военныхъ судовъ, а равно многія изъ числа судовъ, поименованныхъ въ этомъ спискѣ, уже не существуютъ болѣе 38; но за то многія суда, несомнѣнно существующія теперь, вовсе въ немъ не показаны. Списокъ этотъ, въ его первоначальномъ

(*) 20 апрѣля. *Чоге* пришелъ въ Хакодате, но идти не на сѣверъ, а въ Ниегату за рисою и потомъ, вѣроятно, повезетъ въ Юагаму прошлогоднихъ военно-плѣнныхъ въ числѣ 800—400 человекъ, содержащихся по сіе время еще въ хакодатской крѣпости. Кромѣ капитана на *Чоге*, еще механикъ и штурманъ, европейцы.

видѣ, для 120 судовъ, составленъ г. Венюковымъ, путешествующимъ по востоку для собиранія военно-статистическихъ свѣдѣній. Я имѣлъ удовольствіе познакомиться съ г. Венюковымъ въ Юбагамѣ и, благодаря его любезности и, конечно, съ его позволенія, я теперь посылаю вамъ этотъ списокъ, нѣсколько дополнивъ его по хакодатскимъ и газетнымъ свѣдѣніямъ. Цѣль послыки—содѣйствовать, по возможности, къ собиранію данныхъ для изученія состоянія морскаго могущества въ Японіи, быстрое развитіе котораго не можетъ не интересоваться русскіихъ моряковъ.

Имена судовъ, обозначенныя звѣздочкой, уже болѣе не существуютъ: они погибли преимущественно отъ дурнаго управленія. 38 судовъ на 123—это очень большой процентъ, но тѣмъ не менѣе эти дорогостоящіе уроки, конечно, должны принести свою пользу.

Общая стоимость поименованныхъ въ спискѣ 123 судовъ, приобретенныхъ въ послѣднія девять лѣтъ, простирается до 9 милліонновъ долларовъ; но не надобно забывать, что въ число этихъ 123 судовъ, а слѣдовательно и въ стоимость затратъ Японіи на морское дѣло, не вошли оба броненосца и большинство прочихъ военныхъ судовъ, на половину тоже погибшихъ отъ дурнаго управленія, по несчастію и въ бою; а такія суда, какъ покойной памяти фрегатъ *Каю-маро*, стояли, конечно, тоже немалого числа милліонновъ долларовъ. Поэтому, если соединить купеческія суда съ военными, погибшія съ существующими, да присоединить еще многочисленныя закупки Японіи по части машинъ, артиллеріи и оружія, а равно громадныя расходы по устройству іокоскинскаго арсенала и другаго, подобнаго ему, морскаго учрежденія близъ Нагасаки въ Акунарѣ, то составитя очень почтенная цифра, затрата которой со стороны маленькой Японіи указываетъ на серьезное намѣреніе ея создать у себя морское могущество, соответствующее островному положенію страны. Текуція невзгоды Японіи, безденежье, голодъ и внутренія неурядицы отчасти парализировали, конечно, эти усилія морскаго развитія; но разъ, что черныя дни пройдутъ и усилія эти воспрянутъ снова, то Японія въ морскомъ дѣлѣ, конечно, далеко пойдетъ,

потому что она уже умѣетъ цѣнить преимущества настоящихъ морскихъ судовъ предъ ея джонками. Жизнь въ этой благодатной странѣ очень дѣятельна. Берега богаты превосходящими гаванями и народъ очень способенъ, привыченъ къ морю и, можно сказать, живетъ имъ.

Намъ, русскимъ, можно ли радоваться такому ходу морскаго дѣла въ Японіи? Конечно, радоваться и даже способствовать, потому что, по человѣчеству и даже въ политическомъ отношеніи, намъ гораздо лучше имѣть сосѣда независимаго, сильнаго и самостоятельнаго, а не массу рабовъ, повинующихся чуждому вліянію, не сегодня завтра могущему слѣяться враждебнымъ намъ изъ-за интересовъ, ничего общаго неимѣющихъ съ востокомъ.

Мы, русскіе, были первыми практическими учителями японцевъ въ морскомъ европейскомъ искусствѣ; нами было построено на японской землѣ первое судно европейской конструкции: шкуна «Хеда»—этотъ дѣдушка японскаго флота; мы же были первыми учителями ихъ въ постройкѣ европейскихъ укрѣпленій и въ управленіи европейскими орудіями, покрайней мѣрѣ первыми на сѣверѣ Японіи, гдѣ выстроилась нынѣшняя хаводатская городская крѣпость по чертежамъ покойнаго капитанъ-лейтенанта Костырева, который въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ руководилъ японцевъ по устройству этой крѣпости, обучалъ ихъ стрѣльбѣ изъ подаренныхъ Японіи «дианскихъ» пушекъ, и показывалъ какъ надобно управляться съ парусами и водить суда по морю. Не ужели же теперь, когда смена, посѣянная 10—15 лѣтъ тому назадъ, начинаютъ приносить богатые плоды, мы станемъ бояться слишкомъ быстрого роста благо питомца нашего, и вмѣсто дальнѣйшаго содѣйствія ему, станемъ задерживать его? А дѣлежь Сахалина! А Ессо, который, по увѣреніямъ нашихъ пріятелей, намъ такъ хочется прибрать къ своимъ рукамъ! Ессо,—это совсѣмъ пустое дѣло, нелѣпость, очевидность которой будетъ ясна японцамъ какъ день, тотчасъ же, по окончательномъ рѣшеніи сахалинскаго вопроса; что же до этого послѣдняго, то онъ долженъ быть поконченъ какъ можно скорѣе и окончательно, чтобъ отнять у газетъ и злонамѣренныхъ совѣтникововъ всякій поводъ въ даль-

нѣйшему запугиванію и раздраженію бѣдныхъ японскихъ умовъ и умовъ хоть и неапонскихъ, но тѣмъ не менѣе все-таки очень мало знающихъ Россію. Конечно весь Сахалинъ долженъ принадлежать Россіи, потому что намъ невозможно отказаться отъ сѣверной и средней частей его, такъ тѣсно связанныхъ съ Амуромъ, а слѣдовательно и съ тѣмъ среднимъ и южнымъ побережьемъ Восточной Сибири, имѣть же этотъ островъ въ объединеннѣйшей владѣніи съ японцами очень неудобно, такъ какъ, при дальнѣйшемъ развитіи колонизаціи это совмѣстное владѣніе поведетъ къ ряду постоянныхъ столкновеній. Для неизмѣнной постоянной дружбы съ Россіею, для собственнаго своего спокойствія Японія должна бросить всѣ свои притязанія на южную часть Сахалина, и это ей слѣдуетъ очень легко, такъ какъ серьезныхъ интересовъ у нея на томъ островѣ пока нѣтъ еще никакихъ. Провологодная попытка колонизаціи, конечно, была первый блинъ; что же до рыбныхъ интересовъ Японіи, то эти ихъ интересы, конечно, могутъ еще успѣшнѣе процвѣтать на Сахалинѣ вполне русскомъ, чѣмъ на Сахалинѣ полурусскомъ, полужапонскомъ.

А прекурьерные рассказы помѣщаютъ англичане въ своихъ юкагамскихъ газетахъ про стремленія Россіи присвоить себѣ островъ Ессо. За прошедшую зиму у меня набралось вумеровъ шесть этихъ газетъ, пресерьезно трактующихъ объ этомъ предметѣ; читать ихъ, просто, умора! Въ этомъ смѣхотворномъ отношеніи они перещеголяли даже спеціалиста по призванію, мѣстнаго юкагамскаго пунча, который во многихъ гравюрахъ изобразилъ занятіе Ессо то русскимъ флотомъ, то сухопутными войсками, то войсками токунгавцовъ, перешедшихъ на сторону Россіи. По рассказамъ газетъ, русскій орелъ давно уже распустилъ крылья надъ Японіею. Когда-то, видите ли, мы имѣли непремѣнное желаніе утвердиться не только на Ессо, но и на Нипонѣ и Кіусіу; но какъ съ развитіемъ торговли Японіи съ иностранцами, флоты послѣднихъ все болѣе и болѣе стали посѣщать здѣшнія воды, то мы мало по малу отказались отъ части своего намѣренія и, чтобъ успокоить умы, даже превратили всякія серьезныя сношенія съ Японіею — куня ей оковы втихомолку. Но вотъ въ Японіи поднимается

междоусобица: Японія распаталась — и вѣроломныя стремленія наши снова воспрянул на свѣтъ Божій изъ-подъ спуда; явилась, видите ли, увѣренность въ успѣхѣ, и даже до того, что намѣреніе превратить Ессо въ русскій островъ мы не только перестали скрывать, но даже стали имъ хвастаться. (Выраженіе хвастаться мнѣ во всемъ этомъ особенно нравится, такъ какъ, при извѣстной нашей отчужденности отъ политическихъ дѣлъ, я являюсь едва ли не первый, рѣшившійся въ настоящемъ письмѣ громко сказать, что Сахалинъ долженъ весь принадлежать Россіи). Въ газетныхъ статьяхъ рассказъ этотъ не такъ простъ, а еще съ болѣе чудными варьяціями, съ передовыми постами на сѣверномъ берегу Ессо, съ Корею и даже съ Индію на сценѣ — тутъ и лубавство кошки и скачки тигра лютаго и всепоглащающая наша непамятливость и параллель съ Соединенными Штатами, тоже стремящимися захватить чужой міръ, хотя и своей земли черезъ-чуръ много, и проч. и проч. — словомъ, всего вдоволь. Прекуръезныя статьи! начались онѣ извѣстіями изъ Анивы, что тамъ высадился значительный русскій отрядъ войскъ и что Россія имѣетъ намѣреніе сдѣлать островъ мѣстомъ заключенія ссыльныхъ, а равно извѣстіемъ о посылкѣ въ Аниву англійскаго военнаго судна *Cormorant*, который кстати, подобно *Rattler*’у, то же отчасти поплатился гдѣ-то на сѣверѣ за свою недружелюбную командировку: онъ посидѣлъ на мели, а можетъ и Каменевъ попробовалъ, но гдѣ именно — не говорятъ; а что-то въ этомъ родѣ было. Ежели не ошибаюсь, судно это теперь угодили въ Гонгъ-Конгъ въ негодность и его разбираютъ. Съ приходомъ клипера въ Югагаму появленіе статей, враждебныхъ намъ, поутихло; но теперь, вѣроятно, опять возобновится; къ сожалѣнію, слѣдить теперь за ними невозможно. А оригинальное вліяніе имѣютъ подобныя нелѣпости на умы юкагамцевъ; солидные люди и съ большимъ значеніемъ въ городѣ пресерьезно задавали мнѣ вопросы, почему мы до сихъ поръ не укрѣпились въ Хакодате и т. п. Одинъ изъ нихъ, ворочающій милліонами, старался даже увѣрить меня, что мы непременно должны завоевать Японію и что это совсѣмъ легко; вопросы же, подобные тому, что идетъ ли теперь у насъ война съ Японією или нѣтъ, были такимъ

обыкновеннымъ явленіемъ, что они даже перестали и раздражать насъ. И это все еще европейцы; каково же должно быть состояніе умовъ японцевъ, еще менѣе знающихъ Россію. Хакодатскіе обыватели, народъ темный, но собственно-то и заинтересованный въ сѣверныхъ рыбныхъ ловляхъ, относится тѣмъ не менѣе довольно безразлично къ сѣвернымъ дѣламъ своимъ; до него доходятъ отголоски изъ Іеддо о томъ, что мы уже забрали Ессо; но онъ, не видя ничего подобнаго, передѣлываетъ эти слухи на свой ладъ, сочиняя побасенки, подобно тому, напримѣръ, что у насъ теперь въ Японіи не одно судно, а цѣлыхъ десять, но что остальные спрятаны или, что, напримѣръ, у мыса Соя высадились сначала одна маленькая лодка и заняла землю, поставивъ на ней маленькій русскій флагъ, но что, за тѣмъ, пришла другая лодка, побольше, и поставила флагъ тоже побольше, а наконецъ пришелъ и настоящій большой корабль, увидѣлъ, что земля хорошая, и поставилъ на ней настоящій большой русскій флагъ съ синимъ крестомъ, и тому подобныя побасенки. Но это хакодатскіе простые импровизаторы; дипломаты же Іеддо и Юкагамы, для которыхъ собственно и пишутся юкагамскія газетныя статьи, тѣ на подобномъ простомъ построеніи сказки не останавливаются: по ихъ воззрѣнію дѣло глубже идетъ, и русскіе флаги на Ессо у нихъ поднимаются не только самими русскими, но даже и японцами, приверженцами токунгавцевъ, недовольныхъ существующимъ порядкомъ вещей.

8—20 апрѣля. Пораженный множествомъ судовъ на Юкагамскомъ рейдѣ и успѣхами торговли этого города, я въ прошломъ письмѣ моемъ коснулся вскользь этого предмета, по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ мнѣ устно; въ настоящее же время у меня подъ рукою полугодовые отчеты юкагамской торговой палаты за послѣдніе три года и часть нынѣшняго годоваго отчета англійскаго консула, потому могу теперь сообщить болѣе положительныя данныя. По нимъ движеніе судовъ въ приходѣ на Юкагамскій рейдъ оказывается:

	Въ 1867 г.		1868		1869	
	Число судовъ.	Тонны.	Число судовъ.	Тонны.	Число судовъ.	Тонны.
Английскихъ	133	78 354	189	82 112	338	173 897
Американскихъ	57	73 462	102	155 128	126	206 267
Сѣверо-германскихъ	27	7 869	41	12 473	97	43 896
Французскихъ	19	18 768	29	24 764	31	22 872
Голландскихъ	13	5 001	11	3 242	15	5 178
Русскихъ	2	614	7	2 062	13	7 774
Датскихъ	—	—	4	497	8	1 922
Гавайскихъ	—	—	1	373	4	1 010
Австрійскихъ	—	—	—	—	2	1 457
Шведскихъ	—	—	—	—	2	911
Португальскихъ	—	—	—	—	2	1 070
Итальянскихъ	1	800	—	—	—	—
	252	184 868	394	287 818	638	466 254

Число судовъ и тоннъ въ отходѣ изъ порта близко къ числу ихъ прихода, потому я и не сообщаю о нихъ. Изъ приведенной таблицы видно, что, въ прошломъ году произошло громадное увеличеніе по движенію судовъ въ Юагамѣ; но это увеличеніе не можетъ быть принято за совершенно вѣрный указатель успѣховъ торговли этого порта, такъ какъ очень много судовъ ушло изъ Юагамы съ балластомъ; увеличеніе же числа судовъ съ грузомъ произошло по преимуществу отъ неурожая въ рисѣ, который вызвалъ усиленный привозъ его изъ Сайгона и Гонъ-Конга.

По числу судовъ англійская торговля въ Юагамѣ продолжаетъ превосходить торговлю всѣхъ прочихъ націй взятыхъ вмѣстѣ, но это только по числу судовъ; въ тоннахъ же она значительно уступаетъ американцамъ, что, въ свою очередь,

происходить отъ развитія и громадной величины пароходовъ *Pacific Mail Steam Ship Comp.*, которые одни представляютъ 147000 слишкомъ тоннъ прихода въ портъ, тогда какъ количество тоннъ англійскихъ почтовыхъ пароходовъ простирается всего до 21000.

Относительно движенія судовъ и торговли въ Хакодате, у меня есть нѣкоторыя данныя, любезно сообщенныя мнѣ сѣверо-германскимъ здѣшнимъ консуломъ г. Гартнеромъ.

По нимъ въ 1869 году

	Пришло: судовъ,	тоннъ.	Ушло: судовъ,	тоннъ.
Англійскихъ	71 съ	25772	68	25201
Американскихъ	23 —	14550	23	14550
Сѣверо-германскихъ	19 —	6123	21	6432
Датскихъ	9 —	2317	9	2317
Русскихъ	7 —	3236	7	3236
Французскихъ	1 —	249	1	249
Итого	130 —	52247	129	51985

А въ 1868 году 114 судовъ.

1867 — 61 судно.

Не считая военныхъ судовъ, кои въ приходѣ было въ 1869 году: 15, въ 1868 году 15, въ 1867 году 11.

Изъ нихъ для 1869 года

	Пришло: пушекъ.	Ушло: пушекъ.
Англійскихъ	6 съ 44	7 съ 61
Американскихъ	3 — 22	3 — 22
Русскихъ	3 — 22	3 — 22
Французскихъ	2 — 17	3 — 39
Итальянскихъ	1 — 22	1 — 22

В ы в о з ъ.

П р и в о з ъ.

	Пикул. (*) доллар.	Пикул. доллар.
Шель-сырецъ	104 64556	Бумажныхъ матерій 61409
Ячки шелк. червей	19648	Шерстяныхъ матерій 31211
Коконъ порванныхъ	6 250	Полушерстяныхъ мат. 64204
Морской капусты	112235 357568	Желѣза 1067 2848

(*) 1 пикулъ равняется 110 фунт. 73 зол.

		Пикул. доллар.			Пикул. доллар.
Сушеная и соленая рыба	} 91832	160946	Цинку		8250
Трепанги, аваби			Оружія		91762
Съры, селитры, мѣди	} 370602		Сахару китайскаго	} 3660	32653
Рыбьяго жиру и рыбнаго масла			— манильскаго		
А всего на		999669	Хлопчатой бумаги	319	9537
Въ 1868 году было вывезено на		431152	Каменнаго угля	5283 тон.	68363
— 1867 — — — —		642460	Рису	79063 пик.	386104
			Разныхъ корабельныхъ запасовъ		65469
					Итого 789002
			А въ 1868 году на		214000 дол.
			— 1867 — —		218558 —

Изъ приведенныхъ таблицъ, очевидно, громадное увеличеніе торговли Хакодате въ 1869 году, особенно ежели принять въ соображеніе то обстоятельство, что этотъ городъ почти полгода находился въ осаждѣ. Изъ цифръ ввоза, кромѣ количества рису и оружія, останавливаетъ вниманіе еще количество угля; оно тоже объясняется войною, но главное начавшимся торговымъ движеніемъ послѣдняго изъ открытыхъ иностранцамъ портовъ Японіи, Ниегаты, сообщеніе которой съ Югагамою идетъ обыкновенно черезъ Хакодате. Большинство угля было изъ Австраліи, но отчасти и изъ Англии, а равно съ копей Гловера на островѣ Така-сима, что подлѣ Нагасаки; также съ японскихъ правительственныхъ копей на островѣ Есseo въ мѣстечкѣ Иванай, что недалеко отъ р. Исигары, и отчасти съ Сахалина, копей Сертунайскихъ. Послѣдній былъ въ количествѣ нѣсколькихъ-сотъ тоннъ и давно уже весь проданъ по 11 и 13 долларовъ за тоннъ, т. е. по средней цѣнѣ прошлагодней стоимости угля въ Хакодате, но часть его пошла и въ 26 долларовъ, когда въ Хакодате было мало угля. Австралійскій уголь продавался по 16—22 доллара, англійскій же еще дороже, но также и по 12 долларовъ.

Количество угля, ввезеннаго въ Югагаму, какъ то значится въ отчетахъ торговой палаты, сравнительно очень мало съ количествомъ хаводатскимъ; обстоятельство это я могу объяснить себѣ тѣмъ, что многочисленные почтовые пароходы, держащіе сообщеніе Югагамы съ Китаемъ и Америкою, имѣють въ Югагамѣ свой собственный уголь и, вѣроятно, не платять ввозной пошлины. О томъ же, какъ велика должна быть масса угля, потребляе-

маго компанейскими пароходами, можно отчасти судить по тому, напримѣръ, что одни большіе американскіе пароходы, совершающіе рейсы между С.-Франциско и Юагамою, расходуютъ около 1200 тоннъ только за одинъ рейсъ, а рейсовъ этихъ въ годъ совершается теперь 12 (а собираются дѣлать 24 рейса); но, кромѣ этихъ 12 большихъ рейсовъ, пароходы только одной этой компаніи совершаютъ въ годъ еще до 50 рейсовъ между Юагамою и портами Китая, потому можно смѣло сказать, что количество угля, потребляемаго въ Юагамѣ ежегодно простирается не до 4000, а, пожалуй, до 50000 тоннъ, ежели не болѣе, что и гораздо вѣроятнѣе будетъ по сравненію развитія торговли Юагамы съ Хакодате. Въ самомъ дѣлѣ, одни почтовые пароходы американской компаніи Тихаго океана ежегодно потребляютъ его до 25000 тоннъ, количество, на которое, помнится, компанія эта заявляла свою готовность заключить контрактъ въ Николаевскѣ по сахалинскимъ копамъ, ежели бы копи эти по своему развитію въ состояніи были гарантировать полную выполнимость подобнаго контракта. Ежели не ошибаюсь, то, года два тому назадъ, пароходъ этой компаніи (P. M. S. S. Co) приходилъ въ Дуэ и Кастри за углемъ для пробы, но, къ сожалѣнію, тогда ему не въ состояніи были дать даже и одного полнаго груза угля. Дѣло это такъ тогда и кончилось ничѣмъ. Потеряна ли уже для Сахалина возможность сбыта угля на пароходы американской компаніи Тихаго океана, или же дѣло это можетъ еще устроиться—на это дать положительнаго отвѣта теперь я не въ состояніи; но мнѣ, кажется, что ежели сахалинскія каменно-угольныя копи будутъ значительно расширены, а частной каменно-угольной промышленности будетъ оказано содѣйствіе или, по крайней мѣрѣ, она не будетъ болѣе стѣсняема въ своемъ естественномъ развитіи тѣмъ крайне неопредѣленнымъ положеніемъ, въ которомъ Иркутскъ держалъ ее въ 1868 и 1869 годахъ, такъ что, вообще, ежели угольное дѣло пойдетъ на Сахалинѣ широко и глубоко, то вопросъ о поставкѣ угля на пароходы компаніи Тихаго океана еще можетъ быть поднятъ съ успѣхомъ, потому что потребляемый нынѣ компаніею антрацитъ съ восточнаго берега Америки обходится ей очень дорого—до 27 долларовъ за тоннъ,

японскій же уголь еще не принятъ ею. Кромѣ скорѣйшаго, широкаго развитія каменно-угольныхъ копей на Сахалинѣ, для будущности сахалинскаго угля важно еще скорѣйшее же и возможно широкое распространеніе его на рынкахъ Японіи и Китая, чтобы купцы, инженеры и кочегары привыкли видѣть его и приворовались бы къ способу его употребленія, такъ какъ на уголь этотъ, по его мелкости, а отсюда кажущейся трудности обращенія съ нимъ, до сихъ поръ смотрятъ какъ-то недобѣрчиво.

Юкагама и Хакодате представляютъ отличные и громадныя рынки для сбыта сахалинскаго угля, такъ какъ по внутреннему своему достоинству, онъ стоитъ выше иванойскаго, т. е. съ о-ва Ессо и нагасагскаго угля; австралійскому же, англійскому и американскому углямъ съ нимъ трудно соперничать изъ-за громаднаго разстоянія. Тѣмъ не менѣе надобно спѣшить захватить эти рынки, пока прочія мѣста производства не укрѣпились на нихъ, иначе придется затрачивать слишкомъ большіе капиталы, чтобы выбить соперника изъ сѣдла.

Самый опасный соперникъ въ этомъ отношеніи есть уголь тага-симскій или нагасагскій, который находится въ ругахъ порядочнаго капиталиста г. Гловера и очень близокъ какъ къ Хакодате, такъ и къ Нагасаки. Развитіе нагасагскихъ, собственно тага-симскихъ копей уже довольно значительно и, вѣроятно, двинется быстро впередъ. Копи эти представляютъ, какъ говорятъ, одно изъ самыхъ интересныхъ зрѣлищъ въ Японіи. Въ нынѣшнемъ же году онѣ были посѣщены англійскимъ посланникомъ въ Японіи сэръ Генри Парксомъ и командующимъ англійскимъ флотомъ въ японскихъ и китайскихъ водахъ знаменитымъ гидрографомъ адмираломъ Келлотомъ и многими офицерами парохода *Salamis*.

Займствуя изъ юкагамской газеты *Japan Weekly Mail* 19 февраля 1870 г., нижеприлагаемое описаніе этихъ копей, составленное, вѣроятно, однимъ изъ компаньоновъ г. Гловера, также рапортъ о нихъ двухъ штейгеровъ, пріѣхавшихъ изъ Англіи завѣдывать разработкою угля, а равно результаты испытанія этого угля, произведеннаго старшимъ инженеромъ англійскаго броненоснаго фрегата *Ocean*.

Островъ Така-сима находится въ 5-ти миляхъ отъ входа въ Нагасаки; съ южной стороны онъ круто подымается изъ воды, къ сѣверу же постепенно спускается рядомъ неправильныхъ холмовъ. Обрывистый коническій островокъ, отстоящій всего въ разстояніи какихъ-нибудь 400 ярдовъ отъ Така-сима, указываетъ на входъ въ гавань этого послѣдняго острова, гдѣ глубокая вода простирается вплоть до свалъ и гдѣ суда всѣхъ величинъ могутъ становиться на якорь при всѣхъ вѣтрахъ, кромѣ NW. Впрочемъ, небольшая мола скорѣе устранить и это послѣднее неудобство, такъ что судамъ можно будетъ грузиться во всякое время года. Отъ устья шахты и до берега моря идетъ широкая дорога и по ней проложены желѣзные рельсы—первые рельсы, дѣйствующіе въ Японіи. Протяженіе этой дороги очень невелико, конечно, и вмѣсто локомотивовъ употребляется сила кули, но тѣмъ не менѣе скорость, съ которою ими двигаются вагоны съ углемъ, такъ же велика, какъ скорость поѣзда, движущагося вдоль Сомерширской деревни.

Камонно-угольные пласты выступаютъ наружу на южномъ обрывѣ острова и оттуда направляются къ сѣверу, постепенно опускаясь. Много лѣтъ уже какъ японцы стали выламывать уголь съ южной стороны острова, слѣдуя за пластомъ въ его неровномъ и извилистомъ направленіи. За послѣднія пять лѣтъ они такимъ образомъ очень далеко проникли въ глубь острова и это стало крайне затруднять ихъ работы, но, несмотря на то, они продолжаютъ ихъ, такъ какъ уголь оказывается лучшимъ изъ доселѣ найденныхъ на югѣ Японіи и доставляетъ значительныя выгоды. Главный врагъ этихъ работъ есть, конечно, вода, которая на три мѣсяца въ году осиливаетъ всѣ старанія удержать ее помощью системы водяныхъ колесъ. Громадный же трудъ, къ которому японцы принуждены прибѣгать для выноса угля изъ отдаленнѣйшихъ частей ломки, значительно увеличиваетъ его цѣнность.

Таково положеніе японскихъ копей на Така-сима. Шахта г. Гловера и К^о заложена въ части острова, противоположной японскимъ копьямъ, и достигаетъ перваго главнаго каменно-угольнаго пласта, въ 8 футовъ толщиною на глубинѣ 150 футовъ ниже поверхности воды; это тотъ-самый пласть, что на южной

сторонѣ острова, выступаетъ наружу надъ поверхностью моря на высотѣ 150 же футовъ. Слѣдующій 10-футовый пластъ залегаетъ немного ниже нынѣ открытаго и вскорѣ будетъ тоже разрабатываться; но, впрочемъ, и начатый уже пластъ представляетъ собою огромный запасъ угля, по крайней мѣрѣ на десять лѣтъ усиленной выработки.

Вентиляція копей далась легко и можетъ похвастаться въ настоящее время вполне совершенною. Достигнуто это устройствомъ хода около 300 ярдовъ длиною, который соединяетъ шахту съ японскою галереєю, выведенною ими въ направленіи Gloverскихъ копей, вслѣдствіе чего широкій токъ воздуха проходитъ сквозь весь островъ, принося съ собою такое дѣйствительное освѣженіе, какого трудно было бы достигнуть устройствомъ нарочной второй шахты, какъ то принято дѣлать по обыкновенному плану работъ. А между тѣмъ и расходы по устройству настоящей вентиляціи были значительно менѣе обыкновенныхъ расходовъ на этотъ предметъ. Нѣсколько дней тому назадъ, многіе изъ посѣтителей копей спустились въ глубь шахты и послѣ продолжительной, повидимому, безконечной ходьбы, сначала высокими галереями новыхъ работъ, а потомъ по извилистымъ и неровнымъ ходамъ работъ старыхъ, вышли на свѣтъ Божій на другой сторонѣ острова, въ разстояніи почти мили отъ мѣста входа въ начальную шахту.

Выломанный уголь перевозится въ настоящее время въ гавань Нагасаки на туземныхъ джонкахъ. Но въ этомъ отношеніи предстоить сдѣлать большой шагъ впередъ, когда получено будетъ разрѣшеніе грузиться угольщикамъ прямо у самаго острова. Обращеніе за необходимымъ разрѣшеніемъ было уже дѣлаемо, но по настоящее время мѣстное японское правительство не желаетъ видѣть своей выгоды въ поощреніи каменно-угольной разработки до высшей степени ея развитія и отказываетъ даже въ разрѣшеніи на устройство молы у каменно-угольнаго депо въ Нагасаки. Японцы въ Едо до сихъ поръ не желаютъ понять, что отъ увеличенія доходовъ одного изъ князей ихъ земли, должно увеличиться благосостояніе и

всей страны, и что поощреніе въ употребленіи одного изъ предметовъ, оплачиваемыхъ пошлиною, ведетъ за собою увеличеніе ихъ таможенныхъ доходовъ. Это писано отъ 26 января 1870 г. съ копей.

Теперь приведемъ отчетъ гг. Генриха Голе и Самуила Миллерспипъ, штейгеровъ, представленный г. Гловеру.

М. г. окончивъ произведенную нами съемку Така-симскихъ каменно-угольныхъ ломокъ, мы имѣемъ представить нижеслѣдующій браткій рапортъ о ближайшихъ результатахъ нашего изслѣдованія.

1) Разрабатываемый нынѣ превосходный каменно-угольный пластъ имѣетъ 8 футовъ средней толщины и способенъ доставить до 1200 тоннъ угля на акръ (*), такъ что, кромѣ угля, выработаннаго уже, можно будетъ извлечь еще изъ него громадное количество.

2) Мы дѣлали испытанія самому углю и нашли, что онъ лучше обыкновеннаго англійскаго угля какъ для воспроизведенія пара, выдѣлки кокса, такъ и для домашняго употребленія.

3) Мы искали газовыхъ отдѣленій, но не нашли и малѣйшаго признака ихъ на всемъ протяженіи копей. Вентиляція очень большая, отъ 80 до 100 т. кубическ. футъ воздуха въ одну минуту легко можетъ быть получено нынѣ.

4) Воды въ коняхъ набирается очень мало; помпамъ приходится работать всего четыре часа въ сутки.

Факты эти говорятъ сами лучше дѣлъхъ томовъ, а потому всякія дальнѣйшія замѣчанія наши совершенно излишни. Слѣдуютъ подписи. Результаты испытанія Така-симскаго угля подписаны старшимъ инженеромъ англійскаго броненоснаго фрегата *Ocean* г. Мадденъ; они, надо полагать, произведены имъ на паровомъ барказѣ этого фрегата.

(*) Около десятины.

Температура воды до зажегения огня подъ котлами.	Время образованія паровъ до 45 фунт. давленія на дюймъ, изъ 900 фунт. воды.	Количество угля, употребленное на подъемъ паровъ до 44 ф.	Количество угля, употребленнаго на растопку.	Количество шлака, въ фунтахъ.	Количество золы въ фунтахъ.	Расстояние, пройденное полнымъ ходомъ.	Примѣчанія.
48	54 минуты.	100 ун	993 фун.	30	40	29 миль.	Внутреннее море. 1-е испытаніе 8 декабря 1869 г.
46	1 ч. 10 м., для подъема паровъ на тихій ходъ.	93 фунт.	962 фун.	12	35	28 миль.	2-е испытаніе 11 декабря 1869 г.

Два образца угля, коихъ испытаніе приведено выше, по мнѣнію г. Маддена, тождественны въ паропроизводительныхъ качествахъ съ углемъ изъ сѣверныхъ частей Англии (English north country). По сравненію же съ лучшимъ валлійскимъ углемъ, испытаннымъ при тѣхъ же самыхъ условіяхъ, можно сказать, что 7 частей (напр. тоннъ) Така-симскаго угля производитъ то же полезное дѣйствіе, что и 5 частей, или тоннъ Валлійскаго угля (Best Welsh 5=7 Така sima).

Нашъ сахалинскій уголь нѣсколько разъ былъ испытанъ. Подробный анализъ его напечатанъ въ «Горномъ Журналѣ» гдѣ пять тому назадъ, ежели не болѣе. Я читалъ этотъ анализъ давно уже и, къ сожалѣнію, мало что помню теперь; достать же этотъ журналъ здѣсь, въ Хакодате, конечно невозможно; но вотъ у меня подъ рукою два сертификата этому углю, принадлежащіе г. Портеру, одинъ отъ 17 сентября 1867 г. съ англійскаго корвета *Perseus*, а другой отъ января 1868 года съ парохода *Costarika* американской компаніи Тихаго океана. Съ позволенія г. Промоли, компаньона г. Портера, привожу цѣликомъ переводъ перваго изъ нихъ и выписку изъ письма, гдѣ помѣщенъ второй, оба относительно угля, привезеннаго изъ Дуэ въ іюль 1867 года на прусскомъ бригѣ *Sampan* 17 сентября 1867 года.

*1) Е. Б. В. корветъ *Perseus* 17 сентября 1867 года.

Г. Портеръ! Я произвелъ испытаніе надъ русскимъ углемъ, коимъ вы снабдили насъ, и могу теперь заявить вамъ, что уголь этотъ превосходно удовлетворяетъ своему назначенію. Онъ отлично держитъ пары, даетъ очень мало дыму и зола и умѣренное количество шлаку. Единственное неудобство, какое я испыталъ, было при растопкѣ котловъ; но разъ, что огонь разгарался—уголь спекался обыкновенно, послѣ чего мы уже не встрѣчали никакихъ затрудненій въ дальнѣйшемъ употребленіи его. Одно изъ многихъ другихъ удобствъ этого угля состоитъ, между прочимъ, въ томъ, что при приемѣ его на судно онъ не производитъ пыли. Подписано: George Mills, старшій инженеръ.

2) Американской компаніи Тихаго океана пароходъ *Costa-rika* январь 1868 года.

«Среднее давленіе паровъ 18 фунтовъ; полное число слѣзанныхъ оборотовъ 52,552; пройденное пространство 671 миля; ходъ поршля 6 футовъ.

Количество зола въ процентахъ $25\frac{1}{2}$; паропроизводительность угля, по сравненію съ антрацитомъ, какъ 7:5; между тѣмъ нагасаекскій уголь, по сравненіи съ антрацитомъ, какъ 9:5.»

Ежели сахалинскій уголь пойдетъ въ ходъ, то это будетъ прекрасное начало процвѣтанія этого острова, такъ какъ на одяѣ пошлины за добычу и вывозъ угля, вѣроятно, можно будетъ соорудить что-нибудь въ родѣ гавани и провести колесную дорогу вдоль острова, безъ чего невозможно сколько-нибудь правильное заселеніе его, ни торговое движеніе. Въ настоящее время различные военные посты Сахалина между собою и съ городомъ Николаевскомъ имѣютъ вѣчто въ родѣ почтоваго сообщенія частію на собакахъ, частію пѣшкомъ; но это такое жалкое сообщеніе, что, конечно, не заслуживаетъ и названія почты. Во всякомъ случаѣ имъ пользуются только зимою, лѣтомъ же изъ за болотъ сообщеніе это вовсе почти прекращается; имъ не пользуются даже и для писемъ, а предпочитаютъ по мѣсяцамъ выжидать парохода, который для при-

воза провизии, или случайно, может зайти въ воторый-либо изъ постовъ.

По поводу почты на Сахалинѣ коснусь почты на Ессо. Мнѣ кажется, что учрежденіе японской почты по этому острову отъ залива Румянцова и до Хакодате, а равно связь ея съ русскою почтою на Сахалинѣ чрезъ Лаперузовъ проливъ, есть дѣло очень возможное ежели не для круглаго года, то по крайней мѣрѣ для 9-ти мѣсяцевъ, пока бухточки, способныя укрыть почтовой ботъ, остаются свободными отъ льда, а плавучій ледъ изъ Охотскаго моря не гостить въ Лаперузовомъ проливѣ.

Собственно береговая часть пути по Ессо, навѣрно, возможна круглый годъ, потому что островъ этотъ теперь на столько уже заселенъ (говорятъ, до 100 000), что, конечно, не представить особенныхъ къ тому препятствій; нѣчто въ родѣ дорогъ есть уже и сообщеніе сѣвернаго берега въ Хакодате, хоть и очень плохое, но существуетъ, потому нужна лишь инициатива и полное успокоеніе японцевъ насчетъ выдуманныхъ нашими пріятелями намѣреній нашихъ присвоить себѣ Ессо (*). А польза отъ учрежденія почтоваго сообщенія Хакодате съ Николаевскомъ была бы громадная, особенно для каменноугольной сахалинской промышленности, тѣсно связанной съ японскими и китайскими рынками. Странно слышать, а между тѣмъ это фактъ, что письма изъ Хакодате въ Николаевскъ и на Сахалинъ идутъ въ настоящее время черезъ Шанхай, Пекинъ и Кяхту, т. е. совершаютъ чуть не 10 000 миль вмѣсто прямого разстоянія въ какія-нибудь 700 миль и даже въ 400 миль, раздѣляющихъ Хакодате отъ залива Анивѣ. Двумъ компаньонамъ по Сертунайскимъ голямъ—изъ нихъ одинъ на мѣстѣ ломки, а другой въ Хакодате—приходится переписываться такимъ образомъ; торговые дома въ Японіи, имѣющіе сношенія съ николаевскими купцами, дѣлаютъ то же; наконецъ даже, нашему хакодатскому консульству и командирамъ военныхъ судовъ, находящихся въ японскихъ водахъ, въ своихъ сношеніяхъ съ Николаевскомъ приходится слѣдовать тому же, до крайности

(*) Японскіе чиновники изъ Анивѣ еще въ февралѣ мѣсяцѣ перобрались на Ессо и за тѣмъ прибыли въ Хакодате.

длинному пути. Лѣтомъ, при оказіяхъ, очень рѣдкихъ, впрочемъ, и въ экстренныхъ случаяхъ чрезъ посылку нарочнаго судна, напримѣръ въ Посыеть или Владивостоку, конечно, можно значительно ускорить сообщеніе Хакодате съ Николаевскомъ и Сахалиномъ, особенно, благодаря телеграфу по Уссуріи и Амуру; но за то, вѣдь, одна такая посылка судна будетъ стоить, пожалуй, во-столько же, во-сколько обойдется учрежденіе и всей сухопутной почты на Ессо для писемъ, конечно. Для примѣра стоимости японской почты замѣчу, что одно время хакодатскіе жители, иностранцы, въ складчину содержали сухопутное почтовое сообщеніе (для писемъ) между Хакодате и Юкагамой два раза въ мѣсяцъ, и оно обходилось имъ всего 2000 долларовъ. Теперь это дѣло разстроилось, такъ какъ большое движеніе судовъ между обоими этими портами отстраняетъ нужду въ корреспонденціяхъ по береговому, гораздо болѣе продолжительному пути.

Въ послѣднихъ нумерахъ русскихъ газетъ уже въ Хакодате я прочиталъ объ образованіи Датско-Русской Компаніи для телеграфнаго соединенія Европы съ Китаемъ помощью сибирской нашей линіи подводнаго кабеля. Если это чудное предпріятіе осуществится, то, навѣрное, учредится пароходное сообщеніе между Владивостокомъ и Хакодате, которое самымъ благоприятнымъ образомъ отзовется на торговлѣ обоихъ ихъ, сблизивъ интересы сѣвера Японіи съ интересами нашего южно-уссурійскаго края. Замѣчательно, что оба эти края, такъ близкіе между собою по разстоянію, тѣмъ не менѣе до сихъ поръ не имѣютъ почти никакихъ между собою торговыхъ сношеній, несмотря на то, что за быка, стоющаго въ Посыетѣ 30 рублей, въ Хакодате платятъ 100 рублей.

Владивостокъ и Хакодате—два подростка; жизнь ихъ еще впереди и у обоихъ ихъ можетъ быть блестящее будущее, но кто изъ нихъ перегонитъ—это вопросъ, который хотя и появляется уже, но еще не имѣетъ рѣшенія. Участь обоихъ портовъ очевидно зависитъ отъ быстроты и степени развитія въ колонизаціи прилежащихъ имъ пустынныхъ странъ. Если японское правительство откажется отъ своей замкнутой политики и, внявъ совѣтамъ иностранцевъ, дѣйствительно откроетъ всѣ порты

Ессо и внутренность острова (ради ли сознанія собственной своей выгоды отъ того, или же изъ страха завоеванія этого острова русскими, такъ методически внушаемаго англичанами все равно), то, конечно, иностранные капиталы быстро хлынутъ на Ессо, этотъ еще мало тронутый уголокъ земли, и тогда Хакодате далеко шагнетъ; съ другой стороны, открытіе Южно-Уссурійскаго края для широкаго прилива этихъ капиталовъ несомнѣнно поведетъ за собою быстрый ростъ и процвѣтаніе Владивостока; потому-то и вопросъ, поставленный въ началѣ настоящаго разсужденія, сводится на вопросъ о томъ, который изъ краевъ, южно-уссурійскій или Ессо стануть легче доступными для охотниковъ всѣхъ націй заняться промыслами, земледѣльствомъ и проч.

На Ессо первый шагъ уже сдѣланъ: г-ну Гартнеру, брату здѣшняго германскаго консула, послѣ трехлѣтнихъ усилій удалось въ прошломъ году получить положительное право на устройство обширной фермы въ мѣстечкѣ Нанай, что въ 12 миляхъ къ сѣверу отъ Хакодате, гдѣ ему отвели на очень выгодныхъ условіяхъ добрый кусокъ земли—въ 4000 акровъ; и какъ самъ онъ оказывается агрономомъ, свѣдущимъ, практическимъ и трудолюбивымъ, то затѣянное дѣло, говорятъ, идетъ на ладъ и обѣщаетъ большія выгоды какъ самому предпринимателю, такъ и всей окружающей мѣстности. Я слышалъ даже мнѣніе, что ежели бы нѣсколько сотъ такихъ фермъ устроилось на Ессо, то островъ этотъ скоро превратился бы въ садъ. Къ сожалѣнію, одна физическая возможность такого превращенія еще недостаточна для его осуществленія, такъ какъ за подписаніе контракта по устройству одной первой фермы чиновникъ по дѣламъ иностранцевъ заплатился за то своимъ мѣстомъ. Ежели не ошибаюсь, то первоначально г. Гартнеръ былъ приглашенъ изъ Европы самимъ японскимъ правительствомъ обучить японскихъ колонистовъ Ессо посѣву ржи, пшеницы и прочихъ злаковъ средней полосы Европы, такъ какъ рисъ плохо растетъ на Ессо. Съ этою цѣлью со стороны японцевъ едва ли не сдѣлано было еще значительное денежное вспомошествованіе г. Гартнеру; но за тѣмъ японцы убоялись своего прогрессивнаго направленія и пошли на отступную, вслѣдствіе чего г. Гарт-

неръ переваль, кажется, все начатое имъ хозяйство на свой собственный рискъ и имѣеть въ виду, кромѣ злаковъ, овощей и скотоводства, заняться еще шелководствомъ, такъ какъ тутое дерево въ дикомъ состояніи растетъ на южномъ Ессо въ изобиліи, и по сдѣланнымъ уже испытаніямъ обѣщаетъ большой успѣхъ. Произведены были также опыты овцеводства, но неуспѣшно: мѣстная трава оказалась слишкомъ тучною. Оправдается ли надежда и труды по шелководству и прочимъ отраслямъ затѣяннаго хозяйства—покажетъ будущее; въ настоящее же время могу заявить, что въ Хагодате я, всѣ товарищи мои, да и вообще мѣстные жители, иностранцы, ѣли уже Нанайскій черный хлѣбъ изъ прошлагодняго урожая ржи, конечно, впервые взрощенной на японской почвѣ. Хлѣбъ этотъ испекла почтеннѣйшая Софья Абрамовна, жена Петра Алексѣевича, здѣшняго единственнаго представителя русскаго купечества, и по общему отзыву, хлѣбъ очень вкусный.

Петръ Алексѣевичъ хорошо знакомъ многимъ изъ моряковъ нашихъ; лѣтъ 12 тому назадъ, онъ побывалъ въ Японіи на одномъ изъ судовъ нашихъ въ качествѣ служителя, да еще грѣпостнаго, при одномъ изъ офицеровъ нашихъ. За тѣмъ онъ прибылъ вторично въ Японію тоже на одномъ изъ военныхъ судовъ, но уже вольнымъ человѣкомъ, женился, обзавелся хозяйствомъ и разъ было повелѣ уже торговля дѣла на довольно широкую ногу, но погорѣлъ—и вотъ теперь снова поправляется помаленьку. Домъ опять готовъ, лучше прежняго, и хозяйство опять порядочное;—прежняя гостинница съ номерами, очень вкуснымъ обѣденнымъ столомъ, за которымъ онъ председательствуетъ въ урочные часы; баръ-румомъ, уставленнымъ всякими винами, билліардомъ, ванною, верховыми лошадьми и проч. Все это очень порядочно глядитъ и много говоритъ въ пользу какъ самихъ хозяевъ, такъ и окружающей ихъ среды, иностранцевъ, поддержавшихъ начало дѣла и помогшихъ ему въ бѣдѣ.

Наибольшій успѣхъ всего дѣла заключается, впрочемъ, въ надеждахъ, возлагаемыхъ на подростка сынашку 10-лѣтняго Сашу, обучающагося русской грамотѣ и уже отлично владѣющаго японскимъ языкомъ. При добромъ желаніи со сторо-

ны родителей, Сашѣ, окруженному дѣтьми англичанъ и нѣмцевъ, нетрудно выучиться также и этимъ двумъ языкамъ—потому, ежели дѣйствительно на образованіе этого ребенка будетъ обращено вниманіе и впредь, а его рассчитываютъ непременно отправить въ Россію, для обученія въ гимназій и университетѣхъ, то мы въ правѣ будемъ рассчитывать на него какъ на будущаго просвѣщеннаго, вліятельнаго и богатаго члена русской торговли на дальнемъ Востокѣ.

Населеніе Хакодате простирается въ настоящее время до 15 т.; иностранцевъ же здѣсь будетъ человѣкъ 30. Отъ прошлогодняго разгрома городъ уже оправился; но нельзя сказать, чтобы пожаръ особенно способствовалъ его украшенію; это по прежнему куча японскихъ домовъ съ узкими, грязными и грязными улицами, на которыхъ только храмы, неизмѣнно равноположенные на самыхъ красивыхъ мѣстахъ, съ хорошимъ видомъ, да рѣдкіе домики иностранцевъ еще сколько-нибудь останавливаютъ вниманіе путешественника. Наше русское консульство когда-то такъ красовалось надъ городомъ, рядомъ съ англійскимъ консульствомъ, теперь, подобно послѣднему, представляетъ одно пожарище, на которомъ уцѣлѣла лишь маленькая церковь наша, да два крошечные домика, стоящіе на заднемъ планѣ. Въ домикахъ этихъ послѣ пожара временно пріютилось наше консульство, да и по сіе время остается въ нихъ. Отъ бывшаго русскаго госпиталя, доступнаго для всѣхъ и всякаго и несомнѣнно приносившаго много пользы японцамъ, тоже ничего не осталось; все, какъ извѣстно сгорѣло, въ 1865 и 1866 годахъ, и съ тѣхъ поръ не возоблялось еще. Медякъ состоялъ, впрочемъ, при консульствѣ еще и въ 1868 году, по послѣ несчастной катастрофы съ г. Лесли и доктора нѣтъ въ Хакодате, такъ что въ тѣ черезъ чуръ уже холодные зимніе мѣсяцы, когда лютые сѣверо-западные вѣтра и большіе морозы выгоняютъ военныя суда съ Хакодатскаго рейда, жители Хакодате остаются совершенно безъ медицинскаго пособія—печальное положеніе, да еще въ такое печальное время!

Впрочемъ, обитатели Хакодате нисколько не унываютъ; они, подобно владивостокскимъ моимъ пріятелямъ, возлюбили свое мѣсто и, несмотря на 12-ти градусные морозы и глубокіе

снѣга, живутъ себѣ припѣваючи въ полукартонныхъ своихъ палаццо, потому что барыши питаютъ, а надежды согрѣваютъ, народъ же все рабочій, дѣятельный; многіе изъ нихъ проникли далеко внутрь Ессо и по берегамъ его, по западному—даже до устья рѣки Исикары, что близъ вновь-учрежденнаго, но, какъ говорятъ, уже и брошеннаго опять, административнаго центра Ессо, а по восточному берегу до гавани Неморо, или сѣверо-восточной гавани, главнаго центра рыбныхъ ловель и сбора морской капусты, коею богатъ восточный берегъ Ессо. Нѣкто, англичанинъ Блакстонъ, въ прошломъ году въ октябрѣ и въ ноябрѣ мѣсяцахъ, частью верхомъ, частью пѣшкомъ и на туземныхъ лодкахъ осмотрѣлъ весь Ессо, совершивъ полный кругъ въ 50 сутокъ. Онъ путешествовалъ, по порученію японцевъ, собственно на мысъ Сою для того, чтобы на мѣстѣ разсудить какъ поднять остатки англійскаго корвета *Rattler*, подареннаго японцамъ—эта главная цѣль не достигнута, такъ какъ, за свѣжими вѣтрами, ему не удалось даже и близко подѣхать къ остову покойника, отъ котораго и по сію время японцы, кажется, еще ничѣмъ не попользовались. Второстепенныя же цѣли путешествія: осмотръ береговой линіи, гаваней, устьевъ рѣкъ, рыбныхъ промысловъ, каменно-угольныхъ выступовъ и другихъ жилъ, наконецъ, знакомство съ прибрежнымъ населеніемъ острова—все это сдѣлано г. Блакстономъ и, можетъ быть, будетъ описано имъ въ путешествіи, интересномъ уже потому одному, что оно будетъ первое, совершенное иностранцемъ. Къ сожалѣнію, описаніе это еще только въ совѣтахъ постороннихъ лицъ, самъ же г. Блакстонъ врядъ ли и приступилъ къ нему, потому говоритъ: «плохо оплатится». Какъ видите, выгода на первомъ планѣ, а эта выгода, пожалуй, побудитъ и помолчать до времени, потому что и одному можно будетъ пользоваться тѣмъ, что увидѣлъ.

Лѣтъ пять или семь назадъ, г. Блакстонъ пытался было основать свое благосостояніе на лѣсной торговлѣ въ южныхъ гаваняхъ, но, получивъ отказъ, окончательно устроился за тѣмъ въ Хакодате, гдѣ имѣетъ теперь маленькую верфь и механическое заведеніе, а кромѣ того, три суденышка, на которыхъ онъ держитъ, кромѣ сообщенія съ сѣвернымъ Китаемъ, еще

каботажъ по берегамъ Ессо и Сахалина, все по фрахтамъ японцевъ. На Сахалинѣ его суда бывали и по западному берегу и въ Анивѣ, а по восточному берегу до залива Терпѣнія, собственно устья рѣки Поронай, гдѣ одна шкуна его, *Ханка*, была три раза. Шкуна эта и теперь на Сахалинѣ, понила въ Аниву съ рисомъ. Благодаря этого рода дѣятельности, у г. Блэкстона набралось порядочное количество гидрографическихъ замѣтокъ объ Ессо и южномъ Сахалинѣ, между прочимъ, нѣсколько плановъ гаваней и промѣровъ въ устьяхъ рѣкъ—все отъ руки, конечно. Я видѣлъ планъ залива Добрая Надежды или Агисъ-бай, планъ гавани Гаманака, лежащей немного сѣвернѣе Анивы и еще промѣръ устья рѣки Поронай, на Сахалинѣ. Новый очеркъ Агисъ-бая значительно отличается отъ того, какъ эта гавань изображается на употребляющихся нынѣ картахъ, на которыхъ она положена, если не ошибаюсь, по Бротону. Что же до залива Гаманаки, то онъ есть нѣчто почти совсѣмъ новое; это — удобный рейдъ, закрытый островами; положеніе восточной оконечности одного изъ нихъ, по имени Киритапъ, опредѣлено капитаномъ судна *Ahundo*, г. Швотомъ, въ широтѣ $43^{\circ} 3' N$, долготѣ $144^{\circ} 38' 30'' W$ отъ Гринича. По опредѣленію того же капитана, SW мысъ ос. Дайконусима, въ заливѣ Агисъ, находится въ широтѣ $42^{\circ} 53' 30'' N$, долготѣ $144^{\circ} 26'' O$. Все по разностямъ долготы отъ Хакодате, принятаго въ долготѣ 9 ч. 23 м. 2 с. Приблизенный прикладной часъ въ вершинѣ залива Агисъ найденъ VI; высота прилива 3 фута.

Сѣверный берегъ Ессо, по мнѣнію Блэкстона, означенъ вѣрно на 10-верстной японской картѣ, посланной «Всадникомъ» въ Гидрографическій Департаментъ; но подробностей береговой черты, именно, прибрежные отроги, скалы, рифы, какіе существуютъ по этому берегу—на ней не показано.

Изъ гидрографическихъ новостей сѣвернаго Ессо я, между прочимъ, узналъ отъ г. Блэкстона о возможности существованія подводнаго рифа въ 10 миляхъ въ сѣверу отъ острова Рефуншери и еще омывающагося рифа на 50 миляхъ въ 8-ми отъ мыса Сои. На первомъ рифѣ воды до 8 футовъ; но кто его видѣлъ—я еще не знаю. Свѣдѣнія впервые были получены въ прошломъ году въ Хакодате.

Клиперъ пришелъ въ Хакодате 29 марта, т. е. три недѣли тому назадъ. Вѣтры здѣсь стоятъ большею частью все еще сѣверо-западные и юго-западные, потому весна началась развѣ въ послѣдніе дни. Дней десять тому назадъ, зелень виднѣлась еще только въ мѣстахъ, совершенно закрытыхъ отъ сѣверныхъ вѣтровъ, гдѣ случалось встрѣчать даже цвѣты бѣлые и фіолетовые и распутившіяся почки бузины; на мѣстахъ неоткрытыхъ ничего подобнаго и теперь почти еще нѣтъ; дней пять тому назадъ, по ущельямъ еще лежалъ снѣгъ, какъ и теперь виднѣется на горахъ выше 1000 футовъ; въ день же прихода клипера не только эти горы, но даже и подножія ихъ были всѣ въ снѣгу, такъ что рейдъ глядѣлъ еще порядочно бѣлымъ. Въ настоящее время, когда и юго-восточные вѣтры стали подувать, замѣтно потеплѣло; но общее впечатлѣніе, что все еще холодно. Какая огромная разница съ Юкагамою, гдѣ становилось даже жарко, уже мѣсяца полтора тому назадъ!

Юкагаму клиперъ оставилъ 22 марта; переходъ совершенно значитъ въ 7 дней. Попутный SW сначала было порадовалъ насъ, но на другія же сутки, по выходѣ, начался N и затѣмъ, до послѣдняго дня плаванія, все дули NO и NW вѣтры, послѣдніе иногда съ силою 7—8 балловъ и снѣгомъ. Наканунѣ входа въ Сангарскій проливъ и въ день входа стоялъ мертвый штиль. Рѣзкій переходъ температуры отъ тепла къ холоду почувствовался на четвертый день плаванія уже въ 40° широты, когда, вмѣсто прежнихъ среднихъ дневныхъ температуръ въ 14°, 11°, 10° Реомюра, начались среднія 5°, 4°, 3°.

Подобно осеннему рѣзкому переходу изъ холодной воды остывшаго уже Океана, въ теплыя струи Куро-сива, клиперъ испыталъ и нынче весною тѣ же, но уже обратныя переменны въ температурѣ воды, и даже еще болѣе рѣзкія, такъ какъ съ 17° Р., тогчасъ по выходѣ изъ залива Іеддо, мы на пятый день имѣли уже въ водѣ всего 8°, а на шестой день температура упала разъ даже до 1°, послѣ чего, впрочемъ, опять быстро поднялась до 5°; падая уже только до 2° и опять подымаясь до 5°, каковую нашли и на Хакодатскомъ рейдѣ. Температуру воды въ 1°, послѣ 8° клиперъ встрѣтилъ почти уже на высотѣ Сангарскаго пролива; отъ него, къ востоку ми-

ляхъ въ 70, должно быть, попали въ струю холоднаго теченія, или же охотскій лёдъ былъ недалеко. Оба предположенія весьма вѣроятны, такъ какъ дѣйствительно извѣстно, что холодное теченіе омываетъ восточный берегъ Ессо, а по временамъ разбрасываетъ по сѣверной половинѣ этого берега такую массу льда и такъ поздно, что срѣзываетъ со дна новые ростки морской капусты и такимъ образомъ иногда разрушаетъ всѣ расчеты капустныхъ промышленниковъ.

Въ январскомъ письмѣ я помѣстилъ выписки изъ метеорологическаго журнала клипера за октябрь, ноябрь и декабрь мѣсяцы. Предлагаю здѣсь таковыя же за январь, февраль, мартъ и текущую часть апрѣля по настоящій день.

Мѣсто наблюденія.	Мѣсяцы 1870 г. стиль старый.	Вѣтръ, въ про- центахъ, изъ четвертей.				Температура наружнаго воз- духа.			Температура воды на по- верхности.	Барометръ.		Средняя ясность неба. Число дождевыхъ, туман- ныхъ и снѣжныхъ часовъ къ числу сухихъ въ процентъ.		
		NW	NO	SO	SW	Штиль.	Средняя су- точная.	Наибольшая.		Наименьшая.	Среднее за мѣсяцъ.		Наибольшее и наименьшее.	
Юкагамскій рейдъ.	Январь.	8 ⁰ / ₀	38	4	9	41	4°	13°	5°	6°	29,7	$\frac{30,24}{29,27}$	6	29%
	Февраль.	25	42	8	5	20	5	12	1	6	29,7	$\frac{30,50}{29,15}$	3	23%
	Мартъ съ 1 по 22.	14	32	6	17	31	9,5	16	0,5	8,5	29,7	$\frac{30,60}{29,42}$	3	32
На пере- ходѣ въ Хакода- те.	Мартъ съ 22 по 29.	38	37	0	10	15	7	16	1	10,5	29,7	$\frac{30,40}{29,28}$	3	52
Хакода- те.	Апрѣль съ 1 по 20.	30	3	15	20	32	7	12	0,4	5,8	29,6	$\frac{30,02}{29,02}$	4	23

Отношенію свѣжихъ вѣтровъ къ числу умѣренныхъ, тихихъ и штилой было въ Юкагамѣ:

Въ январѣ 13%, преимущественно отъ N, NtO и SW.

Въ февралѣ 16%, преимущественно отъ N, NtO, NNW и разъ отъ SW.

Въ мартѣ 9%, преимущественно отъ N до ONO и отъ SWtS до StW.

Изъ нихъ въ январѣ особенно сильныхъ вовсе не было; въ февралѣ сильно свѣжо дуло разъ семь, все отъ NtO и NNW; въ мартѣ сильно свѣжо было только разъ отъ StW. За всѣ три мѣсяца свѣжихъ вѣтровъ изъ SO четверти вовсе не было, да и тихіе SO были рѣдкостью, какъ то видно изъ таблицы. Обыкновенный ходъ вѣтровъ въ Юкагамѣ за это время былъ такой: утромъ штиль или легкій вѣтръ изъ NO четверти, съ полдня вѣтръ переходилъ къ югу преимущественно къ SW, а къ полночи въ NW четверть, гдѣ обыкновенно либо устанавливался на N и румбахъ близьшихъ къ нему и дулъ свѣжо, или же падалъ на сѣверное маловѣтріе. Барометръ падалъ къ моврой погодѣ и свѣжимъ вѣтрамъ, но особенно хорошимъ предвѣстникомъ онъ не показалъ себя. При вѣтрикахъ N вѣтрахъ рейдъ Юкагамы нѣсколько разъ занесило пескомъ съ берега и дѣлалось до того мрачно, что суда въ разстояніи 1 мили терялись изъ виду.

Въ Хакодате за апрѣль мѣсяцъ свѣжихъ вѣтровъ было всего 8%, все отъ WSW до SW, и только разъ отъ SO; да вотъ теперь, 21 апрѣля, отъ OSO сильно реветъ—обстоятельство, благодаря которому, я все еще продолжаю писать вамъ.

Къ числу двухъ маяковъ, сооруженныхъ японцами въ заливѣ Іеддо и упомянутыхъ мною въ послѣднемъ письмѣ, именно къ числу маяка 1-го разряда съ постояннымъ огнемъ, поставленнаго на скалѣ Ношима въ широтѣ $34^{\circ} 53' 20''$ N, долготѣ $139^{\circ} 51' 30''$, и маяка 3-го разряда на мысѣ Канон-саки, въ широтѣ $35^{\circ} 15' N$, долготѣ $139^{\circ} 45'$, тоже постояннаго, могу теперь сообщить о сооруженіи японцами еще третьяго, временнаго маяка на скалѣ Rock-Island, по англійской картѣ приближенно въ широтѣ $34^{\circ} 34' 30'' N$, долготѣ $138^{\circ} 57' 45''$, а равно четвертаго плавучаго маяка при входѣ на юкагамскій рейдъ (широта $35^{\circ} 25' 30'' N$, долгота $139^{\circ} 44' 0''$). Кромѣ этихъ четырехъ уже дѣйствующихъ, въ настоящее время

строятся еще нижеслѣдующіе шесть маяковъ: на м. Сагама, приближенно въ широтѣ $35^{\circ} 8' N$, долготѣ $139^{\circ} 41'$; на упомянутой уже скалѣ Rock-Ysland, чтобы замѣнить тамошній временный огонь; на м. Oshima въ широтѣ $33^{\circ} 29'$, долготѣ $135^{\circ} 53'$; на м. Shiwomisaki въ широтѣ $33^{\circ} 25' N$, долготѣ $135^{\circ} 46'$, настоящій маякъ въ Нагасаки и на м. Satanomisaki, или Чичагова, что въ широтѣ $30^{\circ} 59' N$, долготѣ $130^{\circ} 45'$. Изъ нихъ маяки на Oshima, Shiwomisaki и въ Нагасаки почти готовы уже, такъ какъ общаются открыть огни ихъ черезъ два мѣсяца.

Постройка всѣхъ этихъ маяковъ находится подъ надзоромъ г. Брунтонъ, который, по рекомендаціи англійскаго посольства, приглашенъ былъ японскимъ правительствомъ заняться сооружеиіемъ систематическаго маячнаго освѣщенія береговъ Японіи.

Мѣста строящихся маяковъ и родъ огней ихъ для залива Іеддо были предварительно обсужены комисіею изъ англійскихъ, американскихъ и французскихъ морскихъ офицеровъ.

Вамъ, конечно, извѣстно о существованіи плавучаго маяка на Хакодатскомъ рейдѣ. Онъ уже нѣсколько лѣтъ какъ поставленъ при сѣверной оконечности песчаной косы, что идетъ отъ вѣрности. Огонь довольно тусклый, но все же горитъ, и за то спасибо. Если не ошибаюсь, то маякъ этотъ есть наша старая шкуна «Хеда», выстроенная «діанцами», перевезшая часть команды этого фрегата изъ Симоды въ Николаевскъ и за тѣмъ подаренная японцамъ.

Кстати, «діанскія» пушки по сіе время находятся въ Хакодате въ значительномъ количествѣ. Помимо Городской и Камидской вѣрностей, пушки эти можно видѣть на пристани подлѣ японской джоночной верфи, и вчера еще я видѣлъ одну изъ нихъ на трехпушечной батарее, что сооружена на Восточномъ мысу. На пушкѣ этой еще сохранилось имя Бутенева, но вообще состояніе ея очень плохое, такъ какъ присмотра никакого нѣтъ. «Діанскія» пушки, несомнѣнно, были въ дѣлѣ въ прошломъ году, и именно въ рукахъ приверженцевъ Тайбуна. Весьма вѣроятно, что вромѣ названныхъ двухъ вѣрностей

и трехпушечной батареи, пушками этими вооружены были отчасти также и тѣ многочисленныя однопушечныя батареи, которыя были настроены въ прошломъ году на мыскахъ, въ различныхъ частяхъ города. Батареи эти теперь представляютъ однѣ развалины.

По гидрографіи Хакодате могу сообщить маленькую новость. Можетъ быть, вскорѣ появится новый планъ внутренней части Хакодатскаго рейда, составленный «Всадникомъ» по прошлогоднимъ осеннимъ работамъ съ дополнительнымъ промѣромъ, сдѣланнымъ нынѣ весною. Планъ этотъ уже готовъ и въ двухъ экземплярахъ: одинъ везется въ Николаевскъ для Гидрографическаго Департамента, а другой капитанъ предложилъ губернатору Хакодате.

Употребляющійся нынѣ планъ Хакодатскаго рейда составленъ былъ американскими офицерами въ 1854 году, но съ тѣхъ поръ береговая черта внутренняго рейда много уже измѣнилась. На босѣ воздвигнута, во-первыхъ, крѣпость, тогда еще несуществовавшая, а кромѣ того, сдѣланы обширныя насыпи въ юго-восточномъ углу гавани, образовавшія такъ называемыя здѣсь New-grounds. Да и вообще видъ города и даже глубины при оконечностяхъ отмелей уже измѣнились съ 1854 года. Между прочимъ, для судна, стоящаго теперь на рейдѣ, очень трудно ориентироваться по американскому плану, потому что, кромѣ вершинъ горъ, никакихъ другихъ выдающихся предметовъ на планѣ нельзя отыскать. На новомъ же планѣ этотъ важный недостатокъ вполне устраненъ.

Прощайте. Уходимъ въ Аниву.

Лейтенантъ Старицкій.

СПИСОКЪ ЕВРОПЕЙСКИХЪ СУДОВЪ, ПРОДАННЫХЪ ЯПОНЦАМЪ СО ВРЕМЕНИ ОТКРЫТІЯ ПОРТОВЪ: НАГАСАКИ, ХАКОДАТЕ И ЮКАГАМЫ, Т. Е. СЪ ІЮЛЯ 1859 ГОДА.

№№	Названіе судовъ.	Националь- ность.	Вѣстимость въ тоннахъ.	Цѣна въ долла- рахъ.	Кто купилъ.
			<i>Въ 1861</i>	<i>году.</i>	
1	*England	Британскій.	746	128 000	Князь Сацума.
2	*Jonna	Голландскій.	250	16 000	— Сендай
3	*C. E. Tillin . . .	Американскій.	448	35 000	— Цикузень.
4	*Daniel Webster .	—	263	16 000	Тайкунъ.
5	*Althea	—	378	22 000	—
Итого въ 1861 году			2085	217 000	или 5 судовъ стоим. по 104 дол. за тонну.
			<i>Въ 1862</i>	<i>году.</i>	
6	Armistice	Британскій.	358	34 000	Тайкунъ.
7	*Fierry Cross . . .	—	447	130 000	Князь Сацума.
8	Columbia	Американскій.	777	95 000	— Цикузень.
9	Wallace	—	180	14 300	— Итакозумъ.
10	Lancefield	Британскій.	447	115 000	— Нагато (Чосіу).
11	*Jin-kee	—	405	150 000	Тайкунъ.
Итого въ 1862 году			2614	538 000	или 6 судовъ, по 207 дол. за тонну.
			<i>Въ 1863</i>	<i>году.</i>	
12	St. Louis	Американскій.	500	95 000	Князь Ава.
13	*Wanderer	—	175	10 000	— Овари.
14	Yom tao	—	167	70 000	— Издумо (Дева).
15	*Gazelle	Британскій.	337	100 000	—
16	*City of Hankow . .	—	241	100 000	— Канга.
17	*Nankin	—	81	42 000	Тайкунъ.
18	*Lomrick	—	283	20 000	Князь Нагато.
19	Victoria	—	94	66 000	Тайкунъ.
20	*Sir Charls Forbes.	—	138	48 000	Нагасакская факторія.
21	*Shungtung	Американскій.	361	135 000	Тайкунъ.
22	Lyo maru	Британскій	370	195 000	—
23	Leemin	—	181	89 000	Князь Гешу.
24	*Concert	Американскій.	532	96 000	— Сацума.
25	Shanghai	Британскій.	412	115 000	— Тога.
26	*Sir John Grey . . .	—	492	85 000	— Сацума.

(*) Уже не существуютъ.

№№	Названія судовъ.	Националь- ность.	Емѣстимость въ тоннахъ.	Цѣна въ долла- рахъ.	Кто купилъ.
27	*Wal Witch . . .	Британскій.	236	25 000	Князь Намбу.
28	*Kumming . . .	Американскій	490	35 000	— Иецзень.
29	*Sarah . . .	Британскій.	160	75 000	— Сацума.
30	Shunylei . . .	—	341	100 000	Тайкунъ.
31	Yany-tze . . .	Американскій.	350	145 000	—
32	Joh-kien . . .	Британскій.	274	75 000	Князь Сацума.
Итого въ 1863 году			6215	1 721 000	21 судно по цѣнѣ 279 дол. за тонну.
<i>Въ 1864 году.</i>					
33	Scotland . . .	Британскій.	769	128 000	Князь Сацума.
34	Swallow . . .	—	145	50 000	— Арима(Куреше).
35	Lolas . . .	—	461	120 000	— Сацума.
36	Stock . . .	—	164	75 000	— —
37	*Cosmopolite . . .	Французскій.	—	120 000	— —
38	*Cartbage . . .	Британскій.	500	120 000	— Яизень.
39	Bahama . . .	—	887	138 000	— Кисіу.
40	№ 1 (канонерская лодка или шкуна.	Голландская.	—	90 000	— Сацума.
41	Viola . . .	Британскій.	684	95 000	— —
Итого въ 1864 году			73610	936 000	9 судовъ; изъ нихъ 7 по цѣнѣ 200 дол. за тонну.
<i>Въ 1865 году.</i>					
42	Sir Henry Parkes.	Британскій.	541	112 000	Князь Коенга.
43	Elgin . . .	—	396	125 000	— Цягузень.
44	Agroline Sass . . .	—	67	25 000	— —
45	Union . . .	—	205	60 000	— Нагато.
46	Kin-lin . . .	—	270	75 000	— Сацума.
47	Gerard . . .	—	410	80 000	— —
48	Star . . .	Американскій.	—	12 500	— Канга.
49	Hunlioss . . .	—	383	19 000	— Сацума.
50	*Berlin . . .	—	207	11 000	— Иецзень.
51	Brandenbourg . . .	—	800	60 000	Тайкунъ.
52	*Matthew Luce . . .	—	305	35 000	—
53	Promise . . .	—	—	80 000	Князь Огосовара (Ко- кура).
54	Pembrock . . .	—	243	25 000	— Дате - Тоотоми (Увадзима)
55	Surah . . .	Британскій.	160	19 000	— Хизень.
Итого въ 1865 году			4187	378 500	14 суд.; изъ нихъ 12 по цѣнѣ 150 дол. за тонну.

№№	Названія судовъ.	Националь- ность.	Вмѣстимость въ тоннахъ.	Цѣна въ долла- рахъ.	Кто купилъ.	
<i>Въ 1866 году.</i>						
56	*Delphin	Американскій.	370	20 000	Князь Комацу.	
57	*Wild Wall	Британскій.	—	12 000	— Кіо (Матезуяма).	
58	*Obratiama	—	—	50 000	— Хлзень.	
59	*Pembrock	Американскій.	370	20 000	— Сацума.	
60	Ieddo	Британскій.	—	170 000	— Хлзень.	
61	Granada	—	—	109 360	Тайкунъ.	
62	Eagle (Кайтенъ)	Прусскій.	—	185 000	—	
63	Musasy	Британскій.	120	30 000	—	
64	Fairy	—	70	23 000	Князь Хяго.	
65	Japan	—	473	110 000	— Гешу.	
66	Dumbarton (Чоге).	—	—	180 000	Тайкунъ (военное).	
67	Keshel	—	—	60 000	—	
68	*China	—	—	20 000	Князь Тоза.	
69	*Satzuma	—	—	34 000	Погибъ, не достигши на- значенія.	
70	*Owari	—	—	30 000	Тайкунъ.	
71	Varuna	Американскій.	—	175 000	Князь Нагато (Чосіу).	
72	Hercules	—	—	60 000	— — —	
73	Jopangya	Британскій.	—	105 000	— Сендай.	
74	Nankaïdo	Американскій.	—	75 000	— Тоза.	
75	Martin Wale	—	—	75 000	— Арима (Куруме).	
Итого въ 1866 году			—	1 443 360	20 судовъ.	
<i>Въ 1867 году.</i>						
76	Chusan	Британскій.	—	70 000	Князь Ую.	
77	City of Nankin	—	—	35 000	— Тоза, въ кредитъ	
78	Shooryhum	—	—	157 000	— — —	
79	Kaffir Chief	—	—	11 000	— — —	
80	Yrankie	—	—	11 000	— — —	
81	*Hudson	Американскій.	290	12 000	— — —	
82	Osaka	—	—	420	20 000	— — —
83	Coquette	Британскій.	490	25 000	— Арима (Куруме)	
Итого въ 1867 году			—	401 000	8 судовъ.	
<i>Въ 1868 году.</i>						
84	Klongsou	Британскій.	650	145 000	Князь Сацума.	
85	Ha yo-maru	—	—	500	80 000	— Сендай.
86	Nepaul	—	—	740	115 000	— Кисіу.
87	Filipino	—	—	620	135 000	— Ава.

№№	Названія судовъ.	Националь- ность.	Вмѣстность въ тоннахъ.	Цѣна въ долла- рахъ.	Кто купилъ.
88	Taku	Британскій.	150	25 000	Князь Хизень.
89	Yssie	—	70	14 000	—
90	*Eugenia	—	350	115 000	—
91	*Kimodu	—	350	125 000	— Цикузень.
92	Asumta	—	300	125 000	— Нагато (Чосіу).
93	Caledonia	—	400	80 000	— Хизень.
94	Undine	—	500	80 000	— Канга.
95	Maria	Сѣв.-Герман.	80	8 000	Купцы Сацума.
96	Kaganokami	Американскій.	450	110 000	Тайкувъ.
97	Cugahogo	—	550	100 000	Мивадо.
98	*Ashuelot	—	400	100 000	—
99	Kewance	—	450	90 000	—
100	Orphan	—	150	51 000	—
101	Whamproa	Британскій.	200	38 000	— Симабари (То- номо).
Итого		въ 1868 г.	—	1 536 000	18 судовъ.
		Въ	1869	году.	
102	*Kankakei	Американскій.	450	80 000	Мивадо.
103	John Euton	Британскій.	350	18 000	Купцы Сацума.
104	Ya Yung	—	80	25 000	Мивадо.
105	Nagaratam	—	150	30 000	Князь Бизень.
106	Kebon Dalim	Голландскій.	100	30 000	— Хизень.
107	Выборгъ	Русскій.	300	50 000	— Хиго (продать голландскій пу- пецъ Адриана по комиссіи).
108	Power	Американскій.	350	63 000	— Сендай.
109	Osaka	Британскій.	490	62 000	Мивадо.
110	*Foloong (погибъ въ 1870 году на о-вѣ Хирадо	—	300	60 000	Князь Симабара (То- нама).
111	*Taiwan	—	300	60 000	— Янагава (Хода).
112	Columbine	—	625	140 000	— Гешу.
113	Vubkano	—	150	50 000	Мивадо.
114	Hoshumaru	—	230	80 000	Князь Нагато (Чосіу).
115	*Gov. Higginson (по- гибъ въ 1870 году	—	560	85 000	— Хиго.
116	Valetta	Американскій.	475	21 000	Купцы Сацума.
117	Coila	Британскій.	400	86 000	Князь Хиго.
118	Atlantic	Голландскій.	450	12 000	—
119	?	—	—	50 000	— Бизень.
120	Wilhelem	Сѣв.-Герман.	350	12 000	Купцы Сацума.
Итого		въ 1869 году	—	914 000	19 судовъ.
А всего		въ 9 лѣтъ	—	8 444 860	